

*Le temps
est venu!*

L'APRÈS COVID-19 QUELLE STRATÉGIE POUR LA FILIÈRE AUTOMOBILE EN FRANCE ?

MAI 2020



FONDATION
NICOLAS HULOT
POUR LA NATURE
ET L'HOMME

SOMMAIRE

Tableau de synthèse des propositions	4
I - CONTEXTE	5
Une mise à l'arrêt inédite	5
La dynamique du marché automobile sera durablement atteinte	5
L'incertitude s'accroît sur l'avenir de la filière automobile en France	5
Pour renouer avec la compétitivité, la filière automobile a besoin d'un cap clair	6
Pour un nouveau contrat de transition pour la filière.....	6
II- FIXER LE CAP DE LA SORTIE DE CRISE : ACCÉLÉRER LE VIRAGE VERS L'ÉLECTROMOBILITÉ	7
Fixer le cap pour une transition écologique et sociale	7
Les priorités pour l'emploi : élargir le secteur et miser sur l'attractivité des métiers	7
Les objectifs pour l'air et le climat : zéro voiture polluante en 2030	7
III- MESURES POUR UN NOUVEAU CONTRAT DE FILIÈRE AUTOMOBILE, COHÉRENT AVEC LA STRATÉGIE NATIONALE BAS CARBONE	9
Soutenir la dynamique du marché automobile dans sa conversion à l'électrique dans un contexte immédiat post-crise.	9
Renforcer et élargir l'Alliance des batteries pour une industrie compétitive de par ses performances environnementales et sociales	10
Déployer un écosystème favorable à l'électromobilité	11

Le secteur automobile est confronté à une crise sans précédent dans son histoire. La filière avait depuis deux ans déjà annoncé des réductions d'effectifs pour les années à venir, en lien avec la transformation profonde du secteur (automatisation, les stratégies de délocalisation et conversion à l'électrique). La conversion à l'électrique était amorcée, mais se révèle sensible aux chocs. Qu'en sera-t-il dans quelques mois ? Au-delà des mesures de court terme nécessaires pour relancer le marché, il faudra savoir tirer les enseignements de cette crise mondiale. Il est temps de poser les bases d'une stratégie industrielle européenne et française pour le secteur automobile, cohérente avec les objectifs de lutte contre la pollution de l'air et le changement climatique. C'est une condition de survie pour de nombreux acteurs de la filière, y compris pour les constructeurs français.

TABLEAU DE SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS

A TRÈS COURT TERME, SOUTENIR LA DYNAMIQUE DU MARCHÉ AUTOMOBILE DANS SA CONVERSION À L'ÉLECTRIQUE

Renforcement du bonus pour les véhicules électriques :

- Rétablissement à 6000 euros pour les entreprises sur une durée limitée, 6 mois renouvelables 1 fois, dans la mesure où il cible uniquement les véhicules électriques.
- Elargissement du bonus aux hybrides rechargeables (50% du montant attribué aux VE).
- Augmentation du bonus pour les 2 roues motorisées électriques.

Extension de la prime à la conversion :

- Aux véhicules électriques d'occasion.
- Aux véhicules en leasing récents (jusqu'à 4 ans) dont le bail arrive à échéance.
- Aux véhicules rétrofités.

Prêt à taux zéro garanti par l'Etat, sur condition de ressources pour les ménages pour lesquels le reste à charge lié au prix plus élevé de l'électrique reste trop important pour permettre de basculer du thermique vers l'électrique (neuf ou occasion).

Intégrer un critère poids additionnel au malus. Ce malus pour les véhicules les plus lourds pourra être compensé par un bonus - "également additionnel" - pour les véhicules les plus légers.

RENFORCER ET ÉLARGIR L'ALLIANCE DES BATTERIES POUR UNE INDUSTRIE COMPÉTITIVE DE PAR SES PERFORMANCES ENVIRONNEMENTALES ET SOCIALES

Conditionner l'ensemble des aides aux acteurs économiques à la mise en cohérence de leur stratégie économique avec les objectifs de la SNBC (recommandation du HCC).

Renforcer les investissements de l'Etat et des acteurs privés dans l'Alliance pour les batteries :

- R&D, nouveaux projets de production de batteries, de petits véhicules (<800 kg), made in France et financièrement accessibles.
- Infrastructures de recharge pilotées et alimentées en énergies renouvelables.
- Industrie du **recyclage**.

Cette mise en cohérence devra se traduire à travers un **contrat de transition** pour l'ensemble de la filière :

- Mettre la filière sur la trajectoire fixée par la LOM
- Dans une vision élargie du secteur, incluant les services et les acteurs de l'énergie (recharge et fourniture d'électricité)
- Co-construit dans un cadre ouvert : entreprises, syndicats, ONG, HCC, représentants de la Convention Citoyenne pour le climat.

Renforcer les **compétences et valoriser les métiers** du secteur de l'automobile et des nouveaux métiers qui y sont associés, afin de les rendre plus attractifs.

Définir une **trajectoire d'évolution du bonus** pour les véhicules électriques, qui intègre progressivement la **prise en compte de l'origine de la fabrication de la batterie** (UE/ hors UE).

DÉPLOYER UN ÉCOSYSTÈME FAVORABLE À L'ÉLECTROMOBILITÉ EN INVESTISSANT DANS LES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE

Accélérer l'installation de bornes de recharges : application du **droit à la prise** (réduction des délais de procédure) et obligation progressive de l'**installation d'infrastructures collectives de recharge pour véhicules électriques dans les bâtiments collectifs**, en y associant les dispositifs de soutiens financiers adéquats.

Renforcer le soutien financier aux bornes de recharge pour les particuliers pendant 1 an, avec une prise en charge à 100%.

Soutenir les collectivités financièrement, à travers une dotation budgétaire exceptionnelle pour :

- Créer les dispositifs de **soutien financier à l'équipement de systèmes de pilotage de la recharge**. C'est aussi une opportunité de soutenir le développement d'une industrie française et européenne fondée sur des services innovants qui constitueront l'un des éléments de la chaîne de valeur du secteur demain.
- **Moderniser les bornes existantes** (remplacement des bornes installées avant 2017 pour une mise en conformité réglementaire).
- **Déployer les services de véhicules partagés**.

I - CONTEXTE

Une mise à l'arrêt inédite

Le secteur automobile est confronté à une crise sans précédent dans son histoire. Il subit à la fois un arrêt de sa production, un délitement des chaînes d'approvisionnement et un effondrement de la demande. La crise sanitaire a provoqué la fermeture en cascade des unités de production. Les services liés à l'usage de l'automobile ont été réduits à leur strict minimum pendant plusieurs semaines. En France, ce sont 200 000 salariés qui sont touchés dans l'industrie, 900 000 au total sur l'ensemble de la filière en comptant les services automobiles.

Si les mesures de soutien d'urgence et le Pacte de solidarité permettront d'atténuer les impacts de la crise sur les emplois et les territoires, la reprise des activités ne va être que progressive. Le manque de liquidités et le défaut de capacité d'investissement à moyen et long terme seront à l'ordre du jour de la récession qui s'annonce.

A ce stade, il est encore trop tôt pour mesurer précisément les impacts que cette crise aura sur l'évolution de l'emploi dans le secteur. La filière avait depuis deux ans déjà annoncé des réductions d'effectifs pour les années à venir, en lien avec la transformation profonde du secteur (automatisation, stratégies de délocalisation et conversion à l'électrique). Qu'en sera-t-il dans les mois et années à venir ?

La dynamique du marché automobile sera durablement atteinte

Si la reprise des activités pourra se faire rapidement, les ventes risquent de rester plusieurs mois sur de faibles volumes, en raison de la baisse du pouvoir d'achat des ménages, et des reports d'achat opérés par les entreprises pour se maintenir suite à la crise. Selon le cabinet d'études C-Ways en mai, la baisse des ventes de voitures en France pour 2020 devrait atteindre 30 % au total, et près de 42 % pour les ventes aux particuliers.

Cette situation est à même de compromettre le virage vers l'électromobilité. Le marché des véhicules électriques sera d'autant plus fragile à cette conjoncture que leur prix d'achat est élevé en comparaison aux véhicules essence et diesel.

L'incertitude s'accroît sur l'avenir de la filière automobile en France

La crise génère d'autant plus d'inquiétudes qu'elle intervient dans un contexte difficile pour l'automobile en Europe. Le secteur a, en 2019, largement alerté sur les difficultés auxquelles il doit faire face : les investissements massifs nécessaires à la conversion à l'électrique, et sans doute trop peu anticipés, grèvent les marges de manœuvre. Les constructeurs se replient sur les stratégies de compétitivité-coût et annonçaient depuis 2018 des pertes d'emplois dans les années à venir. Renault qui est passé dans le rouge en 2019 pour la première fois en dix ans (les ventes de Renault ont ainsi reculé de 3,4 %, à 3,75 millions d'unités) a annoncé en février un plan d'économies, sans exclure des fermetures d'usines.

La réponse à la crise mobilise donc largement la filière, pour mettre sur pied des mesures d'urgence, relatives à la reprise progressive des activités : soutien à la trésorerie ou à l'emploi (report des charges sociales et fiscales rendu possible sur simple demande, demandes de chômage partiel etc.). Un Pacte de solidarité a été mis en place pour soutenir notamment les sous-traitants, dont les plus fragiles sont particulièrement vulnérables face à la crise.

La crise est d'autant plus forte que les chaînes de valeurs se sont allongées, que le secteur est fortement concurrentiel, que l'évolution des normes est appliquée « juste à temps » et que la conversion à l'électrique est un objectif trop peu assumé. Il faudra donc savoir tirer les enseignements de cette crise mondiale. Les appels à réorienter l'économie vers une plus grande résilience, à relocaliser en partie les filières, à mettre les besoins humains au centre ne pourront pas être ignorés par le secteur automobile.



Pour renouer avec la compétitivité, la filière automobile a besoin d'un cap clair

Mais dans cette crise, l'absence de "boussole" est criante : la filière ne parvient à éviter ni les contradictions internes ni les provocations hasardeuses, comme en témoignent les demandes successives de la part du lobby automobile européen et de certains groupes de reporter les échéances climatiques, d'assouplir les normes environnementales... Ces égarements illustrent le défaut de cap politique clair de la filière automobile, ou tout du moins d'appropriation des objectifs par les acteurs économiques, qui régulièrement freinent sa transition énergétique, remettent en cause leurs engagements. Cette dynamique est aussi à l'origine de la perte de compétitivité de l'industrie automobile européenne au niveau mondial, et des pertes d'emplois qui y sont associées.

A juste titre, les syndicats professionnels comme le MEDEF alertent en prévision d'une concurrence accrue en sortie de crise, sur le besoin de renouer avec la compétitivité. Mais rien n'est moins sûr que la pertinence des baisses d'impôts demandées par ces mêmes acteurs pour parer au risque de délocalisation. La théorie du ruissellement a largement démontré son inefficacité.

La FNH appelle donc le Gouvernement à écarter fermement et très rapidement toute mesure d'aide au secteur automobile qui ne s'inscrit pas en cohérence avec l'atteinte des objectifs climat et des trajectoires d'ores et déjà fixés par la France (dans la Loi d'orientation des mobilités notamment) et l'Union européenne (Green Deal), et à exiger des conditionnalités à l'ensemble des aides accordées.

Pour un nouveau contrat de transition pour la filière

Bien entendu, il est plus que jamais nécessaire de conforter le marché automobile dans le virage d'ores et déjà engagé vers l'électrique : pour le seul mois de mars 2020 la France a enregistré la plus grande proportion de vente de véhicules électriques (11.7% de part de marché) juste devant l'Allemagne (9.2%). Mais au-delà des mesures de court terme nécessaires pour relancer le marché, il faut aller plus loin : il s'agira désormais d'intégrer pleinement à la fois l'urgence sanitaire liée à la pollution de l'air, ainsi que le défi climatique et le compte à rebours qu'il nous impose d'ici 2050.

Il est temps de poser les bases d'un nouveau contrat filière, cohérent avec une stratégie européenne pour le secteur automobile, qui s'inscrive en cohérence avec les objectifs de lutte contre la pollution de l'air et le changement climatique. C'est une condition de survie pour de nombreux acteurs de l'automobile, y compris pour les constructeurs français. Une des questions majeures qui se pose en effet pour le secteur est de savoir si l'industrie automobile a encore une place en France d'ici 5 ou 10 ans. Si ou laquelle ? Les décisions qui seront prises post-crise seront un élément de réponse décisif.

Cette crise est un moment pour penser l'avenir de la filière largement en incluant toutes les activités qui contribuent au cycle de vie des véhicules : de la production à la fin de vie en passant par l'usage et les nombreux services qui y sont dédiés. Les chiffres sur les ventes de véhicules neufs ne peuvent plus être l'indicateur prioritaire de la politique du secteur. Ceci ne pourra se faire sans des orientations fortes à porter au niveau européen.

A partir de là, la FNH identifie 3 objectifs pour la relance du secteur automobile, correspondant chacun à une série de mesures, présentées dans cette note :

1. Dans un contexte immédiat post-crise, soutenir la dynamique du marché automobile dans sa conversion à l'électrique.
2. Renforcer et élargir l'Alliance des batteries pour une industrie compétitive de par ses performances environnementales et sociales
3. Déployer un écosystème favorable à l'électromobilité porteur d'emplois non délocalisables : infrastructures de recharge et services partagés.

Ces objectifs illustrent 3 défis qui engagent, en sortie de crise, la responsabilité collective des acteurs de la filière automobile (CCFA - FIEV- CNPA et les syndicats, ainsi que l'État et les collectivités) vis-à-vis des territoires, de l'emploi et du climat.

II- FIXER LE CAP DE LA SORTIE DE CRISE : ACCÉLÉRER LE VIRAGE VERS L'ÉLECTROMOBILITÉ

Le plan de relance ne devra pas se contenter de mesures de court terme mais permettre un investissement sur le futur du secteur automobile, en intégrant donc pleinement ses enjeux, économiques, sociaux et écologiques.

Fixer le cap pour une transition écologique et sociale

La crise est une opportunité pour poser ouvertement le débat, dans le cadre d'une gouvernance ouverte (filière + institutions + collectivités + société civile), sur l'avenir de la filière industrielle en France : veut-on maintenir une activité industrielle automobile sur le territoire national, et si oui, laquelle ?

Cette question implique de sortir d'une politique défensive qui prévaut depuis de nombreuses années, et qui a misé sur le maintien des emplois à coup de subventions publiques, sans parvenir à contenir l'hémorragie. Il s'agit désormais d'envisager une planification d'anticipation à même de prendre en compte les ressources, les besoins sociaux et économiques des territoires, comme les exigences écologiques.

Ce débat doit permettre de conforter une vision commune de l'avenir du secteur automobile en France et d'engager la filière dans un contrat de transition renouvelé, en phase avec les enjeux des années à venir.

Les priorités pour l'emploi : élargir le secteur et miser sur l'attractivité des métiers

Deux grandes priorités ont été identifiées à ce jour. La première est d'**élargir le secteur automobile à la nouvelle donne** : en termes d'emplois, les pertes seront réelles dans les années à venir, autant voire plus que prévu, et les viviers d'emplois se trouvent dans de nouveaux projets industriels, de production, mais aussi dans les nouveaux usages et la conversion du parc existant, dans l'installation d'infrastructures, et dans les activités liées au recyclage et à la fin de vie. L'emploi de la filière ne peut plus avoir comme point d'entrée unique la production de véhicules neufs.

La seconde priorité est d'agir en faveur de l'attractivité des métiers de l'automobile : la filière partage depuis plusieurs mois les difficultés liées au recrutement pour deux raisons : faible attractivité du secteur et besoin de formation aux nouveaux métiers.

L'engagement des entreprises du secteur dans la transition sera un facteur d'attractivité pour recruter, alors que les salariés sont de manière croissante en recherche de sens. L'engagement de la filière pour la formation et la conversion des chaînes thermiques à l'électrique doit dès lors être une conditionnalité aux aides accordées dans le cadre du plan de relance.

«L'accent devrait être mis sur l'ingénierie électronique et chimique, ainsi que sur l'installation et la maintenance des infrastructures de charge, et surtout – les compétences numériques et logicielles. La main-d'œuvre de l'industrie automobile vieillit rapidement, alors qu'une partie de cette formation concerne la reconversion, la tâche principale consiste à fournir aux nouveaux entrants sur le marché du travail les compétences requises dans l'industrie automobile de demain» [T&E, avril 2020¹].

Les objectifs pour l'air et le climat : zéro voiture polluante en 2030

Atteindre, et ce malgré la crise, les objectifs de la Loi d'orientation des mobilités est la priorité : 1 million de VE et 100 000 points de recharge. Mais la trajectoire doit être précisée d'ici à 2030. Les décisions post-crise doivent permettre d'atteindre dans 10 ans, un parc roulant avec zéro véhicule polluant. Le calendrier de mise en place des zones à faibles émissions, dès 2020 pour les territoires le plus pollués est la première étape.

1 – A sustainable recovery for the car industry, T&E recommendations on post-covid19 support measures, April 2020.



La FNH alerte sur le caractère non négociable des normes CO₂ et antipollution, et rappelle que :

- ▶ l'arrêt temporaire de la production ne remet pas en cause un objectif CO₂ qui porte sur la moyenne des émissions des véhicules qui sont mis sur le marché ;
- ▶ le recul des objectifs à court terme entraînerait une remise en cause des objectifs long terme ce qui n'est pas acceptable du point de vue climatique ;
- ▶ plusieurs constructeurs dont les Allemands BMW, Volkswagen se sont d'ores et déjà exprimés sur leur capacité à tenir ces objectifs. Des membres majeurs de la filière, par leur engagement public, témoignent donc du caractère infondé d'un recul sur les normes environnementales ;
- ▶ le recul des objectifs contrarierait la trajectoire de transition de l'industrie vers l'électromobilité et représente un risque économique à moyen et long terme, au regard des investissements d'ores et déjà engagés dans l'Alliance pour les Batteries.

La FNH alerte également sur le fait que les enjeux de **pollution de l'air** ne pourront pas être ignorés en sortie de crise. L'étude publiée ces derniers jours par *the Harvard TH Chan School of Public Health* de Boston démontre l'effet de la pollution de l'air sur l'impact du virus Covid-19. Elle constituerait un facteur aggravant du taux de mortalité dû au Covid-19 : "une légère augmentation de l'exposition à la pollution par les particules sur 15 à 20 ans était déjà connue pour augmenter le risque de décès de toutes causes, mais les nouveaux travaux montrent que cette augmentation est 20 fois plus élevée pour les décès de Covid-19."

Considérant les apports scientifiques, la remise sur pied d'une prime à la casse et aux véhicules diesel seraient purement et simplement une erreur et un acte irresponsable au regard de la santé des Français.

III- MESURES POUR UN NOUVEAU CONTRAT DE FILIÈRE AUTOMOBILE, COHÉRENT AVEC LA STRATÉGIE NATIONALE BAS CARBONE

Soutenir la dynamique du marché automobile dans sa conversion à l'électrique dans un contexte immédiat post-crise.

Cette première série de mesures visent à limiter l'impact de la crise sur l'emploi, en permettant à l'activité de repartir. Il s'agit donc de mesures à très court terme, à mettre en œuvre sur le second semestre 2020.

Les aides aux ménages et aux entreprises vont être le premier sujet discuté entre la filière automobile et le gouvernement pour relancer le marché, et consécutivement l'activité de la filière, et rassurer les acteurs économiques. Ces aides sont les plus visibles, avec des effets immédiats. Pour autant, elles sont à la fois coûteuses et avec peu d'effets sur la conversion réelle du parc.

Alors que la filière automobile demande une nette augmentation de ces aides, la FNH appelle à la plus grande vigilance sur l'intérêt de ces primes par rapport aux autres dispositifs existants. Les primes ont été largement utilisées depuis plusieurs années, et notamment avec la crise des gilets jaunes, avec un coût parfois difficilement maîtrisable, et sans que cela ait un effet significatif sur la réduction de l'empreinte du parc automobile ni ne crée une réponse efficace à la vulnérabilité croissante des automobilistes.

Comme le rappelle TSE², "dans la pratique, la Commission a la capacité d'approuver ou de rejeter les programmes de mise à la casse dans le cadre de ses compétences en matière de concurrence. En 2009, la Commission européenne a publié des orientations à l'intention des gouvernements introduisant des programmes de mise à la casse, mais les critères environnementaux n'étaient que volontaires".

2 – Idem

MESURES

a. Renforcement du bonus pour les véhicules électriques sur une durée limitée, 6 mois renouvelables 1 fois :

- rétablissement à 6000 euros pour les entreprises dans la mesure où il cible uniquement les véhicules électriques ;
- élargissement du bonus aux hybrides rechargeables (50% du montant attribué aux VE) ;
- augmentation du bonus pour les 2RME.

La limitation de la durée dans le temps est la condition nécessaire pour créer un effet d'aubaine sur l'année, et contrer l'effet de report des ventes.

b. Extension de la prime à la conversion :

- aux véhicules électriques d'occasion ;
- aux véhicules en leasing récents (jusqu'à 4 ans) dont le bail arrive à échéance ;
- aux véhicules rétrofités.

c. Prêt à taux zéro garanti par l'Etat, sur condition de ressources pour les ménages pour lesquels le reste à charge lié au prix plus élevé de l'électrique reste trop important pour permettre de basculer du thermique vers l'électrique (neuf ou occasion).

d. Intégration d'un critère poids additionnel au barème du bonus - malus

Le malus pour les véhicules les plus lourds, à partir d'1,4 tonne pourra être compensé par un bonus – « également additionnel » - pour les véhicules les plus légers, en dessous de 1,3 tonne.

Dans le contexte de crise actuelle, l'action de la Commission devrait permettre d'éviter toute utilisation d'une prime à la casse large et étendue aux thermiques dans les États de l'Union. Elle pourra également fixer des objectifs en termes d'émissions de CO₂ en s'alignant sur les normes en vigueur en 2020-2021, à savoir 95g CO₂/km. Cette décision relève d'un principe de cohérence avec les objectifs du Green Deal. Toute prime à la casse élargie serait alors illégale.

Au regard des tendances observées du marché avant la crise, ces mesures doivent aider en priorité :

- ▶ les entreprises, qui sont à l'origine de 50% des achats de véhicules neufs ;
- ▶ les ménages moyens et modestes, pour l'achat de véhicules électriques neufs ou d'occasion.

Cette dynamique de marché doit aller dans le sens de la sortie des carburants fossiles et de la fin de la "voiture polluante".

D'ici la fin de l'année, il sera important de donner de la visibilité, tant aux ménages qu'aux acteurs économiques. C'est pourquoi il est indispensable d'avoir enfin une trajectoire pluriannuelle, claire sur la grille bonus-malus (2020-2021-2022).

Renforcer et élargir l'Alliance des batteries pour une industrie compétitive de par ses performances environnementales et sociales

Cette seconde série de mesures vise à et développer des activités et des emplois non délocalisables en France et en Europe, en intégrant les nouvelles activités liées à l'automobile, afin notamment de renforcer la souveraineté économique.

Un constat émerge face à la crise dans l'automobile comme dans d'autres secteurs industriels : l'allongement des chaînes de production pour optimiser la compétitivité / coût à tout prix, en favorisant les délocalisations et l'externalisation des savoir-faire, a accru la dépendance de l'économie française et européenne. Dès lors, la vulnérabilité de la filière est aussi celle des territoires sur lesquels sont implantés les sites industriels.

Alors que la volonté de relocaliser une partie de la production et de renforcer la compétitivité de l'industrie de l'électromobilité faisait déjà partie des priorités depuis 2 ans, la crise appelle à une accélération. La relocalisation de l'économie est en effet un enjeu clé pour 87% des Français (sondage Odoxa, avril 2020).

L'Alliance pour les batteries est citée en exemple par le Gouvernement comme illustration de l'anticipation à relocaliser des filières stratégiques. « Dans l'électrique, 75% de la chaîne de valeur est en Asie. Il faut

ramener de la production et de la création de valeur en Europe et en France, et cela ne concerne pas que les batteries ». Luc Chatel, cité dans Ouest France, mars 2020.

Pourtant, l'Alliance pour les batteries ne mobilise pas largement les acteurs du secteur. Et de nombreuses entreprises, parmi lesquelles des acteurs majeurs, n'y sont pas impliquées. Si elle doit être un axe de relocalisation « exemplaire », alors le plan de relance, incluant et renforçant la logique du Pacte productif, devra renforcer l'Alliance pour en faire une véritable stratégie industrielle pour l'économie circulaire et la relocalisation.

MESURES

- Conditionner l'ensemble des aides** aux acteurs économiques à la mise en cohérence de leur stratégie économique avec les objectifs de la SNBC (recommandation du HCC).
- Renforcer les investissements de l'État et des acteurs privés dans l'Alliance pour les batteries:**
 - R&D, nouveaux projets de production de batteries, de petits véhicules (<800 kg), made in France et financièrement accessibles ;
 - infrastructures de recharge pilotées et alimentées en énergies renouvelables ;
 - industrie du recyclage ; cette action devra être menée en cohérence avec les objectifs de la directive batterie en cours de révision au niveau européen.
- Cette mise en cohérence devra se traduire à travers un **contrat de transition** pour l'ensemble de la filière :
 - mettre la filière sur la trajectoire fixée par la Loi d'orientation des mobilités ;
 - dans une vision élargie du secteur, inclure les acteurs des services collaboratifs et de l'énergie (recharge et fourniture d'électricité) ;
 - co-construire dans un cadre ouvert : entreprises, syndicats, ONG, Haut Conseil pour le Climat (HCC), représentants de la Convention citoyenne pour le climat.
- Renforcer les compétences et valoriser les métiers** du secteur de l'automobile et des nouveaux métiers qui y sont associés, afin de les rendre plus attractifs.
- Définir une trajectoire d'évolution du bonus** pour les véhicules électriques, qui intègre progressivement la **prise en compte de l'origine de la fabrication de la batterie (UE/ hors UE)**.

Déployer un écosystème favorable à l'électromobilité

La troisième série de mesures vise à renforcer l'écosystème de la mobilité électrique, d'abord en accélérant le déploiement du réseau de recharge, mais aussi en misant sur les services de voitures partagées. Ce sont des activités pourvoyeuses d'emplois et, qui plus est, non délocalisables.

Bien que le réseau de recharge français soit théoriquement suffisant pour alimenter un grand nombre de voitures électriques, dans la réalité les réseaux sont trop souvent défaillants. La difficulté principale relevée par les automobilistes, y compris ceux qui possèdent déjà un véhicule électrique, est l'accès à une recharge.

Par ailleurs, l'installation de bornes, le renforcement du réseau et les connexions peuvent se révéler coûteux pour les villes, les entreprises ou les opérateurs de services partagés.

Il est indispensable d'investir des fonds publics pour renforcer les réseaux. Cela créera de nouveaux emplois et de nouvelles opportunités économiques.

L'objectif est double : faciliter la recharge et développer un maillage performant d'infrastructures de recharge. Ce maillage devra être cohérent avec l'accroissement des énergies renouvelables et donc être élaboré avec les collectivités locales, les acteurs de la mobilité et les acteurs de l'énergie.

MESURES

- a. **Accélérer l'installation de bornes de recharges :** application du droit à la prise (réduction des délais de procédure) et obligation progressive de l'installation d'infrastructures collectives de recharge pour véhicules électriques dans les bâtiments collectifs, en y associant les dispositifs de soutien financier adéquats.
- b. **Renforcer le soutien financier aux bornes de recharge pour les particuliers pendant 1 an, avec une prise en charge à 100%.**
- c. **Soutenir les collectivités financièrement, à travers une dotation budgétaire exceptionnelle** pour :
 - Créer les dispositifs de soutien financier à l'équipement de systèmes de pilotage de la recharge ; c'est aussi une opportunité de soutenir le développement d'une industrie française et européenne fondée sur des services innovants qui constitueront l'un des éléments de la chaîne de valeur du secteur demain.
 - Moderniser les bornes existantes (remplacement des bornes installées avant 2017 pour une mise en conformité réglementaire).
 - Déployer les services de véhicules partagés, en particulier dans les zones péri-urbaines, où la dépendance à la voiture individuelle est la plus forte.



Créée en 1990, la FNH est reconnue d'utilité publique, apolitique et non confessionnelle. Face au péril écologique et climatique, la FNH est convaincue qu'il faut engager une métamorphose de nos sociétés vers des modèles basés sur la préservation du patrimoine naturel, l'accès équitable aux ressources, la solidarité et le bien-être de tous les êtres humains.

Elle s'est donné pour mission d'engager la transition nécessaire pour y parvenir, en faisant émerger des solutions pérennes et en incitant au changement des comportements individuels et collectifs.

Justice sociale, nouveaux modèles économiques responsables et démocratie sont au cœur de toutes ses actions.

CONTACT

Marie Chéron, *Responsable Mobilité* - m.cheron@fnh.org

